

les, que se pagarán respectivamente por el Gobierno, la provincia y el Ayuntamiento de la población donde se halle el establecimiento.

Art. 67. Para las escuelas elementales se deberán aprovechar todos los medios materiales que posean los Institutos.

TITULO XII.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Art. 68. La enseñanza de las escuelas industriales, con arreglo á este plan, no principiará hasta el mes de Setiembre de 1851. El Gobierno entretanto dispondrá todo lo necesario para la conveniente organizacion de los nuevos establecimientos.

Art. 69. El Gobierno señalará los Institutos donde convenga y sea posible establecer la enseñanza industrial, consultando previamente á los Gobernadores, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos.

Art. 70. La enseñanza industrial no se planteará desde luego en toda su estension, sino progresivamente y conforme se vayan formando profesores y reuniendo medios al efecto.

Art. 71. Existiendo ya en el Conservatorio de artes de Madrid el suficiente número de catedráticos para suministrar una enseñanza bastante estensa, se establecerá inmediatamente una escuela normal industrial para la formacion de profesores con destino á las demas escuelas. El Director del Real Instituto propondrá á la mayor brevedad las bases de esta escuela y las cualidades de los alumnos que han de admitirse en ella.

Art. 72. La escuela normal del Real Instituto se entenderá sin perjuicio de que se vayan organizando en el mismo establecimiento la enseñanza elemental y la de ampliacion, cesando aquella de hecho así que estas se hallen constituidas para convertirse en escuela superior.

Dado en Palacio á 4 de Setiembre de 1850.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas—Manuel de Seijas Lozano.

Instruccion pública.—Negociado 1º

Las frecuentes reclamaciones que se hacen por los alumnos de las Universidades é Institutos de segunda enseñanza solicitando que se les incluya en la matrícula despues del tiempo señalado en el reglamento, fundándose las mas veces en que por razon de enfermedad ú otra causa análoga no pudieron solicitar su inscripcion dentro del término establecido, han llamado la atencion del Gobierno. Para poner coto á los abusos y prevenir los fraudes que sobre este punto pueden cometerse, interin se publica el nuevo reglamento de estudios, la Reina (Q. D. G.) se ha servido adoptar las disposiciones siguientes:

1ª En el día mismo en que se cierre la matrícula, los Rectores y Directores respectivamente levantarán acta formal al pie de la misma de quedar cerrada, firmándola, ademas de los Jefes y Secretarios de los establecimientos, los decanos de las facultades en las Universidades y los dos catedráticos mas antiguos en los Institutos, bajo la mas estrecha responsabilidad de todos ellos.

2ª Los Rectores de las Universidades y los Directores de los Institutos no agregados á aquellas remitirán á la Direccion jeneral de Instruccion pública, dentro de los ocho dias inmediatos á haberse cerrado la matrícula, una lista nominal de los matriculados con espresion de los años ó asignaturas que deban cursar, cuya lista comprobada cuidadosamente con los libros de matrícula será autorizada por el Secretario y visada por el Rector ó Director y decano ó catedráticos en sus casos respectivos.

3ª La Direccion dará parte al Gobierno de cualquiera omision ó negligencia que observare en el cumplimiento de lo mandado en las disposiciones anteriores para aplicar el correspondiente castigo al que fuere causa de ella.

4ª En las Universidades é Institutos, ademas de los libros de matrícula, habrá otro que se titulará de inscritos.

5ª Todo cursante que cerrada la matrícula, y justificando causa ó impedimento lejítimo como se dispone en el art. 200 del reglamento, se presente durante el mes de Octubre á hacer sus estudios, será inscrito en el libro destinado á este objeto, y se pasará nota de la inscripcion al catedrático respectivo.

6ª Los catedráticos exigirán de los inscritos la mas puntual asistencia á cátedra y el mismo estudio y disciplina que á los matriculados, borrando de su lista al que cometiere ocho faltas voluntarias ó veinte por enfermedad.

7ª Los inscritos no podrán probar el curso sino en los exámenes extraordinarios, y no serán calificados en ellos en ningun caso con la nota de sobresaliente, puesto que esta concede algunos derechos que no es justo se hallen en disposicion de alcanzar los que no se han mostrado celosos y puntuales en el cumplimiento de una de sus mas sagradas obligaciones.

8ª Solo en el caso de ser aprobados los inscritos en los exámenes de prueba de curso podrán solicitar

del Gobierno la gracia de que se les incluya en la matrícula y se conceda carácter académico al año que acaban de probar.

9ª No se dará curso ni por la Direccion jeneral de Instruccion pública ni por los Rectores de las Universidades y Directores de los Institutos á solicitudes para inclusion en matrícula que no se hallen en el caso prevenido en la disposicion anterior.

10ª A fin de estimular la puntual concurrencia de los alumnos para su inclusion en la matrícula, los exámenes anuales de prueba de curso se verificarán llamando á los alumnos por el orden y antigüedad con que fueren incluidos en la matrícula.

De Real orden lo digo á U. S. para los efectos consiguientes. Dios guarde á U. S. muchos años. Madrid 5 de Setiembre de 1850.—Seijas.—A los Rectores de las Universidades y Directores de los Institutos. (G. de M.)

NOTICIAS ESTRANJERAS.

(De la Crónica.)

Estados-Unidos.

NUEVA YORK 4 DE OCTUBRE.

COMUNICACION POR VAPOR ENTRE INGLATERRA Y LA AUSTRALIA.

Se formó en Inglaterra hace algun tiempo un proyecto de comunicacion por vapor con el continente de Australia, ó Nueva Holanda; y no bien se hubo concebido el plan, cuando el Almirantazgo inglés publicó en 29 de Noviembre de 1849, la subasta de esta empresa, llamando á los licitadores que quisiesen tomar á su cargo la conduccion de las balijas de correos en barcos de vapor desde Sydney, en la Australia. El 22 de Diciembre último hemos hecho una estensa exposicion del estado de este asunto en aquellos dias, y hemos llamado la atencion hácia los beneficios que las islas Filipinas derivarán del establecimiento de esta línea si corre entre Sydney y Singapore, y tambien hemos indicado las ventajas que reportarán los grandes archipiélagos de la Polinesia, la Australia Central y las Antillas, si la línea corre entre Sydney y Panamá; porque en uno y en otro caso los puntos en donde toquen los barcos de esta empresa serán casi tan materialmente favorecidos como los puntos británicos, para los cuales especialmente se establece. Por esta razon y porque desde el primer anuncio que en Diciembre hemos hecho de la empresa, nos han pedido varias personas interesadas en el comercio de la América Central y las Antillas, que no dejásemos de dar cuenta de su progreso, presentamos hoy la situacion en que se hallaba en Inglaterra á la salida del último vapor.

Para el vulgo de los lectores de periódicos y de algunos hombres llamados de gobierno, las noticias de esta clase son objetos de atencion ordinaria y de mera y estéril curiosidad. Para el comercio y para los que observan el fenómeno de la existencia del poder británico por espacio de tantos siglos, son asuntos de particular meditacion, y cuyo exámen les pone en la mano la llave de las causas de ese poder, poder de inherencia absoluta, segun los soñadores que cuidan de adornar su elocuencia y de inventar teorías, mas que de estudiar lo que hay de material acá en este mundo; y poder relativo y dependiente de causas esternas para quien compara el origen de la actividad inglesa, con la fuerza viciosa que en otras partes se ha opuesto á la accion libre del comercio y del impulso natural y espontáneo del interes público y privado. Ninguna ilustracion mas clara de esta alternativa que la empresa de que hablamos hoy. En Sydney, punto remoto del orbe, grupo de una poblacion fundada ayer de 30,000 almas, aislado en medio de un vasto continente desierto, en Sydney se promueve la cuestion de mejorar la comunicacion con la metrópoli, separada por 12 ó 13,000 millas de navegacion, y con otros puntos que comercian ya ó pueden comerciar con la colonia; y no bien se concibe esta idea patriótica, cuando se reúnen en junta los comerciantes y vecinos principales, discuten repetidas veces y con madurez el asunto, y resuelven aconsejar al gobierno imperial la conveniencia de auxiliar á la empresa particular que mas ventajas ofrezca á los intereses locales y á los de la nacion. No bien llegó á Londres la proposicion, cuando en vez de yacer olvidada en los archivos del gobierno para que algunos sicofantas convirtiesen el proyecto en utilidad propia, se apoderó del asunto la prensa británica, estimuló al gobierno en favor del proyecto, y al poco tiempo, el Almirantazgo anunció la pública licitacion de la conduccion de las balijas del correo desde Sydney, en la Australia, por medio de barcos de vapor.

Comparemos esto con la suerte que los proyectos del comercio para empresas de esta naturaleza encuentran en otras partes, en donde cualquier autor de un plan de conveniencia pública puede tener la conviccion moral de que, si revela las ventajas que ofrece al empresario, se apoderarán de él cuatro especuladores oficiales ó cuatro influencias de corte; y tendremos, no en inherencia absoluta del poder del pue-

blo británico, de que algunos derivan la prosperidad y la grandeza de las empresas de aquella nacion, sino el valor relativo de un poder sostenido por los desahucios de los mismos que lo envidian, y que se remontan á las nubes de la elocuencia para buscar sus causas en la predestinacion de las razas y en otras zarandajas por el estilo, cuando sus causas pudieran palparlas alrededor de sí y quizá en sus mismos cofres.

Ejecutado estaria quizá á estas horas el gran proyecto de los vapores de Sydney, si el gobierno inglés no hubiese tenido que detenerse á fin de encontrar la via que mayor utilidad ofreciese para aquella comunicacion. Tres son las rutas propuestas al gobierno: la primera es la de Sydney á Singapore, puerto situado al extremo meridional de la peninsula malaya, en donde los vapores de la nueva línea tendrán que cambiar mensualmente la correspondencia con los vapores de la línea Peninsular y Oriental; la segunda es desde Sydney, al través de todo el Pacífico hasta Panamá, en donde cambiará las balijas con la línea de la Mala Real; y la tercera es desde Sydney al cabo de Buena Esperanza en barcos de hélice y vela, y en el Cabo cambiará la correspondencia con los vapores que van á ponerse entre Inglaterra y aquel establecimiento importante de Africa. Esta última ruta se considera ahora impracticable, y hablaremos por consiguiente de las dos primeras, pues una de ellas es la que pronto veremos surcada por vapores. Seguiremos las opiniones emitidas por la prensa inglesa, y acaso nos estenderemos mas de lo que conviene á un solo artículo, porque las cuestiones de comunicacion de vapor son hoy de las mas importantes, sino las mas, para el comercio y la política; y creemos tambien que el modo de discurrir sobre estas materias en un pueblo tan versado en ellas como la Inglaterra, puede servir de leccion provechosa en donde el comercio y la política nacionales exijan imperiosamente su estudio.

La línea oriental, ó de Singapore y Suez, sostenida por las grandes influencias de la Compañía de India y de la Compañía Oriental y Peninsular de vapores, fué aceptada por el gobierno inglés por las razones siguientes: la empresa se pondría mas pronto en ejecucion que por ninguna otra via, pues solo falta establecer vapores entre Sydney y Singapore, punto en donde la nueva línea se unirá con la de vapores ya establecidos de la Compañía Oriental y Peninsular.

Los partidarios de la línea occidental, ó sea del Pacífico y Panamá, sostienen, sin embargo, que esta ventaja consiste puramente en el ahorro de tiempo en el establecimiento de la línea, y que el Almirantazgo no ha tomado en consideracion dos circunstancias de la mayor entidad, á saber, el tráfico de pasajeros y mercancías, y la economía de tiempo en el trasporte de la correspondencia, pues la ruta del Pacífico y Panamá es la mas directa y 1,798 millas mas corta que la de Singapore y Suez. Esta diferencia se demuestra del modo siguiente:

RUTA ORIENTAL, ó sea de SUEZ y SINGAPORE.

De Southampton á Gibraltar.....	1,150 millas
Gibraltar á Malta.....	1,032
Malta á Alejandria.....	856
Alejandria á Aden.....	1,600
Aden á Ceylan.....	2,150
Ceylan á Penang.....	1,200
Penang á Singapore.....	500
Singapore á Batavia.....	600
Batavia al Estrecho de Torres.....	2,400
Estrecho de Torres á Sydney.....	1,800

Total de Southampton á Sydney.....	13,288
Sydney á Nueva Zelandia.....	1,200

Total desde Inglaterra al fin de la línea. 14,488 millas

La ruta de Panamá es como sigue:

Desde Southampton á Santómas.....	3,622 millas
Santómas á Panamá.....	1,100
Panamá á Tahiti.....	4,488
Tahiti á Nueva Zelandia.....	2,280
Nueva Zelandia á Sydney.....	1,200

Total de Inglaterra á Sydney por la Nueva Zelandia.....	12,690 millas
---	---------------

Resulta pues que la ruta desde Southampton á la Australia y Nueva Zelandia por Suez y Singapore, tiene de largo 14,488 millas, al paso que la ruta desde Southampton por Panamá y el Pacífico no excede de 12,690 millas, dando un ahorro de 1,798 millas, ó sean 3,596 millas en un viaje redondo.

Las distancias entre la Australia y Panamá estan calculadas por la ruta mas corta, que es la que deberán correr los vapores. Dando por sentado que el viaje desde Southampton al istmo de Panamá se hará en 18 dias, como se espera que lo harán los nuevos vapores de la línea de la Mala Real que se estan construyendo en Inglaterra, y concediendo dos dias de recala en Tahiti y uno en la Nueva Zelandia, el viaje completo desde Southampton á Sydney se hará de 61 á 63 dias, echando á razon de ocho millas por hora, en término medio. Los vapores de la línea Penin-